

LE
ris
le
T
T
U
LE

**REVUE
ZEITSCHRIFT
RIVISTA**

En car postal vers la Voie suisse

Les prestations des PTT jusqu'au point de départ d'un sentier pédestre très apprécié.

L'histoire de la poste des Fischer

Une exposition exceptionnelle au Musée des PTT.

Grâce à nous, vous êtes entre vous

Une campagne des PTT en faveur de l'entreprise et du personnel.

Avant l'étatisation du service postal

La poste des Fischer de 1675 à 1832

de Karl Kronig, conservateur au Musée des PTT,

et Thomas Klöti, assistant scientifique à la bibliothèque municipale et universitaire de Berne

Si la fondation de l'entreprise postale des Fischer en 1675 était perçue par les Confédérés comme un événement de taille, elle n'avait rien de révolutionnaire pour l'Europe. En effet, des institutions postales existaient déjà dans certains Etats, par exemple en France et dans l'Empire d'Allemagne. Dans les cantons confédérés, notamment dans celui de Berne, la poste n'en était qu'à ses balbutiements. L'Etat bernois disposait déjà, à côté de ses propres courriers (messagers et courriers cantonaux), de courses de messagers permanentes sur certains tronçons que des messagers exploitaient avec son autorisation. Cependant, il n'existait pas encore un véritable réseau postal cohérent. Autant de raisons qui incitèrent le patricien bernois Beat Fischer, membre du Grand Conseil, à fonder une entreprise postale qui devait mieux intégrer l'Etat de Berne au réseau de communication européen et ne plus occasionner de dépenses au gouvernement.

La fondation

Vers 1675, diverses circonstances plaidaient en faveur d'une réorganisation des services de messagers. En 1674, la France occupait la Franche-Comté; Berne y vit une menace. D'où l'importance croissante des nouvelles en provenance de l'ouest, qu'il s'agissait de recevoir de manière régulière et sûre. Ce que l'ordinaire de Lyon ne pouvait garantir en tout point. En effet, les nouvelles ne parvenaient à Berne qu'une fois par semaine et la course était entre les mains de Zurich et St-Gall. De plus, depuis quelques années, le service de messagers «l'ordinaire de Lyon» ne passait plus par Berne, mais transitait par Aarberg. On comprend dès lors que Berne souhaitait être mieux intégré au réseau postal suprarégional. A



Beat Fischer de Reichenbach (1641-1698), fermier de la régle postale et fondateur de la poste des Fischer.

cela s'ajoutaient les préoccupations du gouvernement bernois qui se demandait comment il pourrait garantir l'équilibre financier du ménage public. Le service assuré par les messagers cantonaux coûtait à l'Etat quelque 1000 couronnes par année, et le transport des lettres pour le compte de particuliers était lui aussi très cher, alors que la poste des commerçants de St-Gall réalisait des bénéfices et transportait les lettres à des conditions plus avantageuses. Tout laissait supposer que les critiques à l'égard du système postal existant ne resteraient pas sans lendemain. Fallait-il unifier le service des messagers en l'érigeant en régle, à l'instar de la monnaie, de la douane et du sel, et en en réservant le bénéfice à l'Etat? Cette solution rallia tous les suffrages. On opta donc pour le monopole, afin de prévenir toute concurrence. Etant donné que les cantons, au XVII^e siècle, ne disposaient guère de l'appareil administratif nécessaire pour gérer une telle régle, on eut recours à l'affermage. L'Etat demeura détenteur du mono-

pole, mais en confia l'exploitation à un entrepreneur privé, moyennant paiement d'un fermage ou transport gratuit du courrier officiel. Vers 1675, cette pratique était courante. En 1597, l'Empereur d'Allemagne Rodolphe II avait érigé la régle des postes en régle d'empire et en avait confié l'administration à la famille Taxis. Après la paix de Westphalie de 1648 naquirent au sein de l'empire d'Allemagne de nouvelles souverainetés qui, à leur tour, tirèrent profit des régales dont elles avaient le privilège. D'où l'apparition de diverses postes rurales aux côtés de la poste impériale de Thurn et Taxis. La Confédération ne fut pas à l'abri de cette évolution. Des régimes semblables à la régle existaient aux environs de 1610 à Zurich, où les commerçants de la famille Hess aménagèrent, en compensation du transport gratuit des correspondances du gouvernement, un bureau de poste que le Directoire commercial de Zurich reprit finalement en 1662. Même Schaffhouse, qui accorda en 1652 une concession à son citoyen Niklaus Klingenfuss, ne se fit pas faute de tirer profit de son droit régalien. Il se

Le mot poste est dérivé du latin «posita», qui désignait dans l'antiquité un relais de chevaux des postes romaines connues sous le nom de «cursus publicus». Que signifie ce vocable dans son acception contemporaine? Poste ne saurait en aucun cas désigner n'importe quelle transmission d'informations. Son véritable sens réside dans la régularité de la transmission (courses selon l'horaire) ainsi que dans la possibilité qu'a l'utilisateur d'utiliser des prestations contre paiement de taxes fixes, conditions qui n'étaient remplies ni dans l'antiquité ni au moyen âge.

pourrait bien que ce même Klingenfuss, maître de poste à Schaffhouse, qui entretenait d'étroites relations avec la famille Fischer, ait incité Beat Fischer à prendre à ferme la régle des postes de Berne.

Parce qu'il était le plus grand canton de la Confédération, Berne pouvait espérer tirer d'appréciables bénéfices du monopole postal, tant il est vrai que ceux-ci dépendaient avant tout de la longueur des voies de communication qui sillonnaient le territoire. Conscient de cela, le patricien bernois Beat Fischer adressa au début de 1675 un mémoire anonyme aux autorités de Berne, dans lequel il suggérait l'institution d'une régle des postes. Beat Fischer avait à l'époque 34 ans. Il était depuis deux ans membre du Grand Conseil et depuis une année secrétaire du trésorier, ce qui valait à ce jeune et dynamique patricien d'être au courant des affaires du Petit Conseil, donc du gouvernement de la ville et de la République de Berne. L'histoire est avare de renseignements sur sa jeunesse. On lui attribue une bonne formation linguistique, juridique et commerciale selon la plus pure tradition patricienne, complétée par un stage à l'étranger où il s'était familiarisé avec l'organisation et l'exploitation du service postal.

Dans son mémoire, Beat Fischer proposait aux autorités bernoises d'utiliser la régle des postes d'une manière plus rationnelle, comme le feraient d'autres Etats. Ainsi, le service postal pourrait être amélioré et coûterait moins cher. Beat Fischer, se faisant l'avocat du mercantilisme, insistait sur les revenus qui échappaient au pays et sur ce que le service de messagers coûtait à l'Etat. Il s'engageait à prendre la poste à ferme moyennant une indemnité locative, à diriger à l'avenir tous les transports postaux sur le chef-lieu, ainsi qu'à organiser non plus une fois, mais deux fois par semaine le départ et l'arrivée des lettres en provenance et à destination de l'Allemagne et de la France. Le Petit Conseil prit acte de cette proposition au début de 1675, ensuite de quoi une commission fut chargée de rédiger un préavis et d'examiner s'il ne se trouverait pas, le cas échéant, d'autres partenaires. L'affaire — Fischer, dans son mémoire, avait

demandé que le Petit Conseil garde le secret — demeura plusieurs mois en suspens et il ne semble pas qu'il y ait eu de concurrents parmi les membres du gouvernement bernois.

Selon le contrat du 21 juillet 1675, le gouvernement bernois afferma la régle des postes et du service de messagers à Beat Fischer et «consorts» pour une durée de 25 ans, toutefois sans préciser qui étaient ces consorts qu'on n'a d'ailleurs jamais connus. Il laissa au fermier une grande liberté en ce qui concerne l'organisation du service postal et protégea son entreprise en interdisant tout autre transport de courrier à titre professionnel. Le contrat était reconduit d'office si le service était exécuté à la satisfaction générale. Il n'était plus question de verser un affermage. Au contraire, Beat Fischer reçut durant les trois premières années une quantité considérable de blé, qui devait l'aider à démarrer. En contrepartie, le gouvernement lui demanda de doubler le nombre des courses postales, comme il l'avait lui-même suggéré dans son mémoire. Entre autres obligations, le fermier de poste devait remettre deux fois par semaine au gouvernement les nouvelles les plus fraîches en provenance de l'Allemagne et de la France; c'était un pas de plus vers l'avènement du journal. Ainsi, les bases de l'entreprise des Fischer étaient jetées, même si l'adoption de la régle des postes laissait pressentir quelque résistance de la part d'autres cantons, notamment de Zurich et de St-Gall. Beat Fischer se mit immédiatement au travail. Il commença par requérir l'autorisation de transiter par Fribourg (route vers Genève et la France) et Soleure (route vers Schaffhouse, Zurich et l'Allemagne), puis obtint du maître de poste de Schaffhouse, Niklaus Klingenfuss, qu'il introduise une course postale bihebdomadaire à destination de l'Allemagne. Les modifications qui allaient être apportées aux postes bernoises avaient été tenues secrètes; elles furent rendues publiques à Berne en septembre 1675 et annoncées aux cantons voisins un peu plus tard. En même temps, la population apprenait que des courses postales seraient organisées à destination de Schaffhouse (avec

correspondance pour Zurich et St-Gall), Bâle, Genève, Neuchâtel et Lucerne. Le même mois, ordre était donné d'abolir les services de messagers à pied et de ne plus utiliser que la poste des Fischer, ce qui n'empêcha pas le messenger genevois Hans Trachsel et le messenger bâlois Conrad Habold, de même que d'autres de leurs confrères, de poursuivre quelque temps encore leur activité malgré l'offre qui leur avait été faite d'entrer au service de la poste des Fischer. Des interventions de l'Etat furent nécessaires pour faire appliquer la régle des postes.

Les cantons, comme cela a déjà été souligné, ne réagirent pas tous favorablement à l'annonce de la régle des postes. Genève, en échange du bureau de poste que Fischer y avait installé, exigea que les commerçants genevois puissent traverser librement le territoire bernois, ce qui n'alla pas sans peine. Mais l'opposition la plus farouche vint, comme il fallait s'y attendre, de Zurich et de St-Gall, car l'ordinaire de Lyon qui avait déjà dû se retirer de la course Genève-Lyon était une fois de plus sérieusement menacé. On essaya tant bien que mal de sauver ce qui pouvait l'être: les prétentions ne se limitaient plus qu'au maintien du droit de transit d'une part et à l'interdiction de prendre en charge et de délivrer des lettres sur territoire bernois d'autre part. Or, Beat Fischer, avec le soutien du gouvernement bernois, ne l'entendait pas de cette oreille, car c'était précisément le transport en transit des lettres en provenance et à destination de l'Allemagne et de la France qui s'annonçait le plus lucratif. Une conférence entre délégués zurichois et bernois ne parvint pas à rapprocher les antagonistes. Chacun campa sur ses positions. Par acquit de conscience, le Petit Conseil décida de soumettre le contrat conclu avec Beat Fischer au Grand Conseil. Celui-ci se plaignit de n'avoir pas été consulté en temps opportun, mais n'en ratifia pas moins le document. La situation empira. Des avis interdisaient sous peine d'amende de remettre des lettres à l'ordinaire de Lyon; des messagers étaient arrêtés et leurs lettres confisquées. Les événements prirent une tournure telle qu'en 1676 une prestigieuse



La diligence postale sous l'orage.

délégation zurichoise se rendit à Berne, mais sans beaucoup de succès hélas! Au début de 1677, une entente intervint enfin entre Beat Fischer et les commerçants de Zurich. Le 12 février 1677, une nouvelle rencontre eut lieu, mais à Aarau cette fois-ci. Beat Fischer consentit à abandonner à Zurich et à St-Gall la ligne Berne-Soleure-Aarburg-Aarau-Lenzbourg-Zurich, mais gardait en contrepartie la ligne Berne-Genève, interdisant ainsi le transit aux messagers de Zurich et de St-Gall. La politique de Berne n'allait pas tarder à faire école. En effet, les Zurichois à leur tour interdirent tout transit aux St-Gallois, dont les courriers ne purent plus circuler au-delà de Zurich.

A Aarau, les problèmes les plus urgents avaient été réglés avec les opposants les plus farouches. Dans l'intervalle, le gouvernement bernois s'était efforcé d'organiser l'exploitation du service postal en fonction du contrat d'affermage de 1675. Le règlement sur les postes du 23 juin 1677, publié à cet effet, fixait surtout le port des lettres, des colis et des envois avec valeur. Un chapitre spécial traitait du droit postal. Le règlement était en outre assorti d'un horaire des courses postales, qui concordait dans une large mesure avec les courses annoncées en 1675 par la poste des Fischer. Certainement à l'instigation du gouvernement, deux courses de messagers

supplémentaires par semaine furent mises sur pied entre Berne et Avenches via Morat, et entre Berne et Langenthal par Berthoud et Wynigen. On avait affaire pour la première fois à un service postal organisé.

Naissance difficile

Même si le réseau postal comportait encore d'importantes lacunes — une liaison postale régulière avec Thoune et l'Oberland bernois faisait toujours défaut — une période d'accalmie s'instaura au sein de la poste des Fischer vers la fin de 1670. Beat Fischer contrôlait presque à lui seul les routes postales lucratives qui sillonnaient le territoire bernois, routes dont la desserte était assurée pour plusieurs années par un contrat d'affermage de longue durée. Sa carrière patricienne, qui lui prenait une bonne partie de son temps, lui valut d'accéder en 1680 à la charge de bailli de Wangen an der Aare. La même année, l'Empereur d'Allemagne Léopold I^{er} lui conférait le titre de chevalier impérial, en récompense de son active participation au développement des liaisons postales entre l'Empire d'Allemagne et l'Espagne. Malgré sa charge politique, Beat Fischer ne négligeait pas pour autant ses projets d'extension. Il s'intéressait de plus en plus aux routes postales internationales. En

1682, le maître de poste bâlois Socin et le maître de poste de Strasbourg se rencontrèrent au château de Wangen pour régler le transport des lettres entre l'Alsace et Lyon. En 1683, Fischer obtint de Bâle que le courrier entre les deux administrations postales soit soumis à Balsthal et que le port des envois soit partagé en parts égales. A peine Beat Fischer avait-il passé six ans dans sa fonction de bailli qu'il était repris par le démon de la poste. En 1692, il signait un contrat avec le bureau de poste de Turin et organisait une course pour le transport du courrier et des messageries par le Grand-Saint-Bernard, course dont il confia l'exploitation au début de 1693 au citoyen genevois Jean-Marc Pasteur. Celui-ci devait desservir la route Lausanne-Aoste à ses frais; Fischer lui versait en contrepartie une indemnité trimestrielle de 1200 couronnes. Afin de tirer encore un meilleur profit du trafic de transit, Fischer reprit des postes françaises le transport des lettres en provenance de Paris et du nord de la France qui passaient par Pontarlier et Neuchâtel. En 1695, il parvenait également à s'assurer la régle des postes de la Principauté de Neuchâtel et Valangin. Si la situation se présentait bien à l'ouest, le problème du Saint-Gothard était en suspens. Néanmoins, une lueur d'espoir, de courte durée il est vrai, allait renaître en été 1696. La sécurité de la route postale de Turin étant à ce moment-là menacée par la France, un mariage forcé allait unir Zurich et Berne au Saint-Gothard, mais pour peu de temps seulement. En effet, lorsque Beat Fischer mourut subitement le 23 mars 1698, sa ligne postale au Saint-Gothard n'était déjà plus qu'un souvenir. La même année, deux autres arrangements allaient parfaire l'œuvre de l'illustre défunt: le bail à ferme conclu avec Fribourg le 26 avril et le contrat, signé à la fin de la même année, garantissant à la poste des Fischer le monopole du transit à travers le Valais, gardien des cols du Grand-Saint-Bernard et du Simplon. Beat Fischer laissait à ses trois fils qu'il avait soigneusement initiés à la conduite des affaires une entreprise florissante promise à un bel avenir. Seule la reconduction du contrat d'affermage avec Berne allait soulever quelques problèmes.

Le XVIII^e siècle

Après la mort de Beat Fischer, le gouvernement bernois reconduisit pour deux ans, soit jusqu'en 1702, le contrat d'affermage avec les Fischer. Les trois fils, Beat Rudolf, Friedrich Heinrich et Samuel, reprurent l'entreprise à leur compte. En 1702, les nouveaux entrepreneurs sollicitèrent la reconduction du contrat d'affermage avec Berne, qui leur était pratiquement assurée compte tenu des promesses qui leur avaient été faites à l'époque. Ils ne risquaient donc rien de ce côté-là! Mais un autre danger les guettait. En effet, en 1695, la douane dans la partie romande fut étatisée et non plus affermée. Son exploitation en régie étant nettement plus lucrative, Berne était tenté d'en faire autant avec la poste. Suivit alors une période de transition quelque peu mouvementée. Un contrat à la tâche fut conclu avec les Fischer, dans le but de mieux les contrôler. Mais le calcul de la part de bénéfice revenant à l'Etat était si litigieux — les Fischer n'autorisant pas la consultation de leurs registres — qu'on en revint après quelques années déjà à un système d'affermage avec indemnité fixe.

Finalement en 1708, le service postal était affermé aux trois fils Fischer pour une nouvelle période de dix ans contre une indemnité annuelle de 9000 couronnes, qui demeura inchangée pendant des décennies.

Par la suite, le contrat d'affermage avec la famille Fischer fut reconduit chaque fois pour une période de 15 ans: en 1718, 1733, 1748 et 1763. Les trois nouveaux patrons ne tardèrent pas à s'affirmer. En 1705, ils devinrent même, pour une brève période il est vrai, maîtres de poste autrichiens à Schaffhouse et de 1709 à 1715, «Oberlandpostmeister» de Wurtemberg. Mais ce ne sont là que de simples épisodes, qui ne doivent pas faire oublier les importants problèmes qui restaient à résoudre. En effet, une réglementation durable devait être trouvée une fois de plus avec Zurich et St-Gall qui, pour protester contre les taxes qu'ils trouvaient trop élevées, avaient mis sur pied en 1702 une nouvelle course de messagers entre Zurich et Genève, qui traversait le Jura et contournait le territoire bernois. En 1708, de nouveaux tarifs

furent fixés et l'on décida d'un commun accord qu'Aarau servirait de point de remise entre les bureaux de poste de Berne et de Zurich. La poste des Fischer, qui exploitait aussi des courses postales attelées au Wurtemberg, insistait pour qu'un plus grand nombre de colis et d'envois avec valeur soient transportés par la poste. En 1711, un coche circula quelque temps entre Berne et Bâle et la même année une course de messageries fut introduite entre Genève et Schaffhouse.

Après ces années d'intense activité, les entrepreneurs postaux durent affronter une période qui s'annonçait plutôt difficile: des problèmes de relève se posaient avec les co-exploitants qui n'avaient pas atteint leur majorité; les recettes durant la première moitié du XVIII^e siècle stagnaient alors que le nombre des fermiers augmentait. Autant de difficultés qui ajoutaient aux inévitables tensions familiales. Beat Fischer lui-même avait connu des heures difficiles. N'avait-il pas payé chèrement son goût du faste ainsi que le réaménagement du château Reichenbach et du château de Gümligen, qu'il dut se résigner à aliéner par la suite. C'est grâce à ses partenaires qu'il échappa à la faillite. Ces difficultés n'empêchèrent pas l'apparition en 1735 d'une course postale attelée entre Berne et Zurich, dont la desserte fut confiée par contrat à un



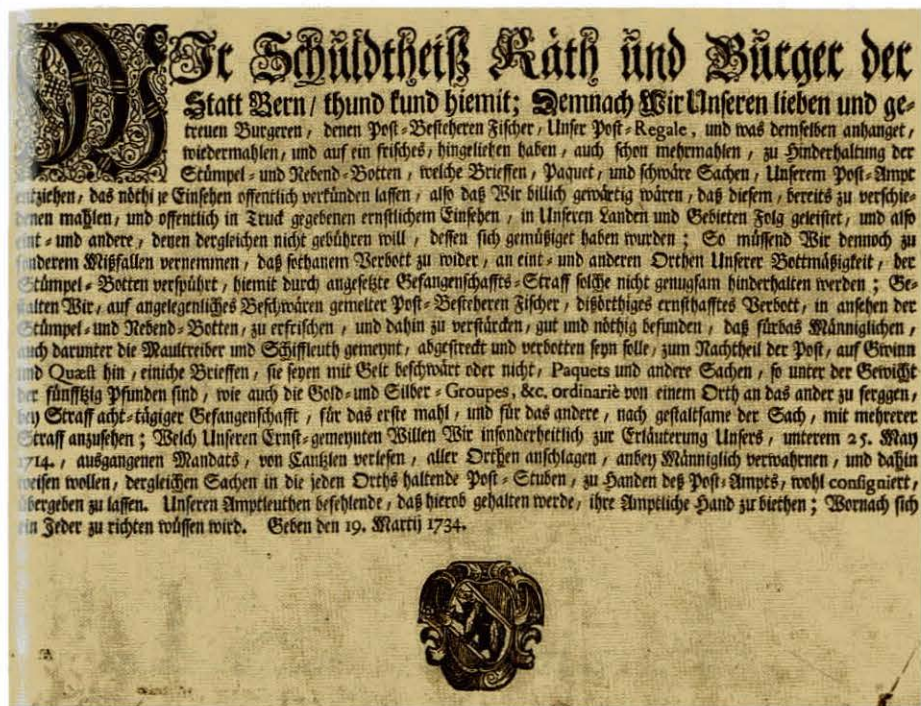
Postillon avec cor postal; vitrail avec inscription «Samuel Übersax, postillon et aubergiste à Hermiswil et Barbara Marti son épouse. 1763».

voiturier zurichois. Cette course, première du genre en Suisse, subsista jusqu'aux années 1750 malgré son exploitation déficitaire. Gage de sécurité, les baux à ferme avec Soleure, Neuchâtel et Fribourg furent régulièrement renouvelés, de même que les principaux contrats de transit avec le Valais et Lucerne. Les produits évoluèrent eux aussi d'une manière réjouissante dans la seconde moitié du XVIII^e siècle, ce que certains détracteurs de la poste des Fischer ne se firent pas faute d'exploiter à leur profit. En 1773, ils présentèrent leur demande de reconduction du bail arrivant à échéance en 1778. Pour la première fois depuis 1731, le gouvernement ordonna un contrôle des livres de comptes, qui fit apparaître de grosses différences dans le calcul du bénéfice. Conséquence: le fermage fut doublé; il passa de 9000 à 18 000 couronnes. La poste resta aux Fischer, mais l'idée d'une étatisation continuait à faire son chemin. La même chose se reproduisit en 1791/93 avant la signature du bail à ferme. Cette fois-ci, les critiques à l'égard des Fischer émanaient d'un rapport de Johann Friedrich von Ryhiner intitulé «Rapport sur le service postal en Helvétie». Von Ryhiner, membre de la commission gouvernementale des postes, analysait dans son rapport l'organisation postale dans ses moindres détails et parvenait une fois de plus à des résultats totalement différents de ceux qu'avaient déclarés les fermiers. Il s'en prenait aussi au réseau postal qui, pour des raisons de profit, n'assurait pas la desserte du territoire dans son intégralité. Une fois encore les fermiers parvinrent à faire valoir leur position contre l'idée d'étatisation, en acceptant de payer un loyer plus élevé, fixé à 30 000 couronnes.

Vers la fin du XVIII^e siècle, avant l'effondrement de l'ancien régime, l'entreprise postale des Fischer se portait encore bien et réalisait de coquets bénéfices, même si ses détracteurs étaient de plus en plus nombreux.

Soubresauts et agonie

La proclamation de la République helvétique en 1798 allait renforcer la position des partisans de l'étatisation



Avis du 19 mars 1734 adressé aux messagers occasionnels «Stümpel-botten» qui transportaient à leur profit des envois postaux relevant de la régle postale des Fischer.

et de l'unification du service postal; il était prévu de découper le territoire postal en cinq arrondissements postaux placés sous une administration centrale. Aussitôt, le gouvernement central se mit à l'ouvrage; il ne tarda toutefois pas à abandonner le projet en raison de la complexité et du coût élevé de l'opération. Les Fischer continuèrent donc à exploiter le service postal, mais durent désormais verser le loyer aux autorités helvétiques. Sous l'Acte de Médiation de 1803, qui mettait fin à l'Etat centralisateur, les cantons recouvrèrent leur souveraineté et reprirent possession de la régle des postes, ce qui se répercuta inévitablement sur les contrats d'affermage. Le bail à ferme conclu avec Berne en 1793 demeura en vigueur jusqu'en 1808. Le canton de Berne ayant perdu une bonne partie de son territoire, le gouvernement dut se résigner à ramener le fermage de 30 000 à 12 000 couronnes. Néanmoins, les Fischer parvinrent à conclure de nouveaux contrats avec Soleure et Fribourg en 1803 et 1804. Mais en même temps la poste leur échappait dans les anciens territoires bernois appartenant désormais aux cantons de Vaud et d'Argovie, qui instaurèrent leur propre régie. Il en alla de même à Neuchâtel en 1806. Mais les Fischer s'accrochèrent avec d'autant plus d'énergie

que Berne leur avait confié l'exploitation de sa régle en 1808 pour une nouvelle période de douze ans. Ils parvinrent même à étendre leur hégémonie: la poste leur fut affermée de 1814 à 1815 en Valais et de 1815 à 1830 à Genève, sans parler des contrats de transit qu'ils s'étaient assurés temporairement du moins dans les cantons d'Unterwald et d'Uri. Mieux encore, le canton de Berne allait s'agrandir à la faveur du Congrès de Vienne de 1815, qui lui attribuait les anciens territoires de l'Evêché de Bâle dans le Jura. La régle des postes de Berne fut affermée pour la dixième fois aux Fischer en 1820, mais cette fois-ci pour le prix de 19 500 couronnes. L'impulsion donnée à l'économie après 1815 se répercuta favorablement sur les recettes postales. La chute de l'ancien régime aristocratique qui était de nouveau au pouvoir depuis 1803 avait été durement ressentie par les entrepreneurs postaux. Après la révolution de juillet 1830 en France, la régénération démocratique gagna aussi la ville et la République de Berne. En 1831, l'ancien régime fut renversé, et le nouveau gouvernement libéral n'était pas disposé à abandonner le service postal aux chefs de file de l'ancien régime. Le fermier de poste Emmanuel Friedrich Fischer n'était-il pas le dernier avoyer de l'ancienne Berne?

Le 1^{er} août 1832, le gouvernement bernois mettait fin à plus de 150 ans de règne de la famille Fischer. Celle-ci lui intenta un procès qui, au terme de longues et âpres négociations, lui valut une indemnité de 48 000 couronnes. Les postes cantonales bernoises furent exploitées en régie jusqu'au début de 1849, année où elles passèrent à la Confédération.

L'organisation et l'exploitation

L'office postal de Berne

L'entreprise des Fischer englobait l'office postal de Berne et le Courrier de Milan qui, lui, était une institution à part. L'office postal de Berne se composait, d'une part, des postes dites intérieures et, d'autre part, des postes dites extérieures. Les premières comprenaient les bureaux de poste sur territoire bernois et dans les seigneuries, ainsi que les bureaux frontière de Lucerne, Bienne, La Neuveville et Genève. Les secondes étaient formées des trois cantons de Fribourg, Soleure et Neuchâtel, qui avaient affermé leur régle aux Fischer. Le bureau principal de l'office postal de Berne et, par conséquent, de toute l'entreprise — à l'exception du Courrier de Milan — se trouvait à Berne; il gérât la caisse principale; celle-ci était alimentée par les revenus de l'office postal et on y prélevait les montants nécessaires à la couverture des dépenses. Les fermiers de poste n'hésitaient pas à mettre le plus possible de dépenses à la charge des postes intérieures, car elles étaient déterminantes pour le calcul de l'affermage. Les recettes, en revanche, étaient autant que possible créditées aux postes extérieures qui, elles, n'étaient pas soumises à la régle de Berne. Il en allait de même avec le Courrier de Milan qui lui non plus n'était pas assujéti à la régle de Berne et faisait l'objet d'un décompte avec l'office postal sarde par l'intermédiaire du bureau de poste de Genève.

La surveillance et l'organisation

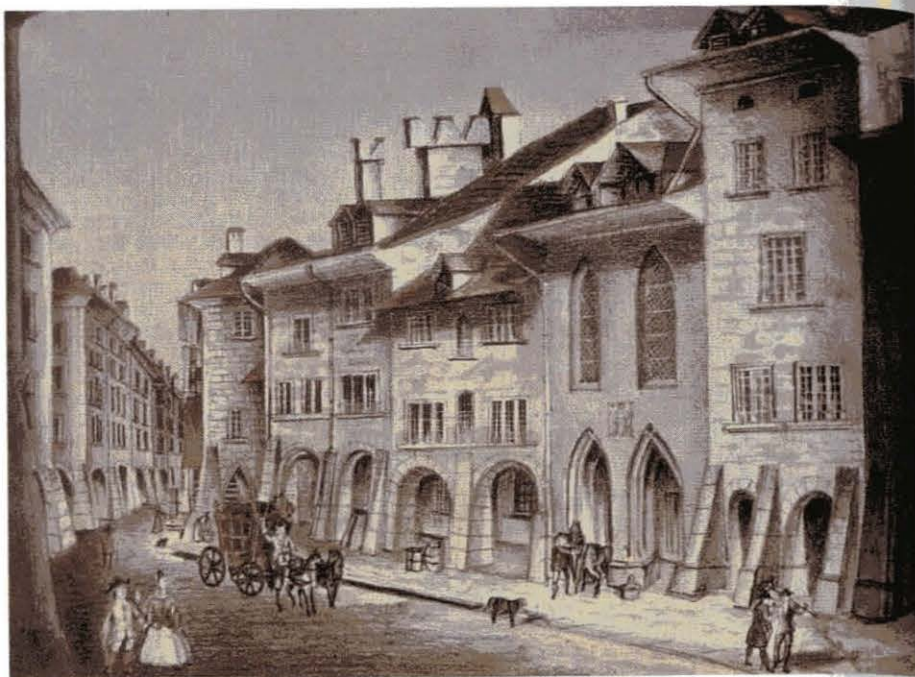
Pour contrôler l'office postal, le gouvernement institua la chambre combinée, qui se composait de la chambre des bannerets, de la commission des postes et de commettants. C'est elle qui élaborait chaque fois les bases nécessaires à la reconduction

des contrats d'affermage. La surveillance du service postal était assurée par la commission des postes créée en 1708, qui faisait en outre office de tribunal postal de première instance. De quatre au début, le nombre des membres de ladite commission passa à six en 1722, puis ultérieurement à huit, aucun d'entre eux ne pouvant avoir un lien de parenté avec les fermiers. Les décisions importantes étaient prises par le Petit Conseil; la dernière instance était le Grand Conseil.

Les Fischer régnaient en maître sur l'office postal. Le nombre des associés, qui oscillait entre trois et dix lors de la reconduction des contrats d'affermage au XVIII^e siècle, était de 23 en 1808 et de 19 en 1820. La haute surveillance était confiée tous les trois mois à un directeur dit « trimestriel », issu des fermiers de poste. Lorsqu'il s'agissait d'affaires importantes, tous les associés étaient convoqués en séance: deux fois par mois en 1764 et déjà une fois par semaine en 1774.

Le fondateur des postes Beat Fischer sous-affermait lui aussi déjà certaines routes postales. D'après ce qu'on sait, les Fischer auraient sous-affermé surtout les courses de messagerie et, plus tard, les courses postales attelées, donc celles dont l'exploitation était onéreuse et par conséquent moins rentable. Encore en 1793, le gouvernement partait de l'idée que les fermiers de poste ne possédaient pas de courses postales attelées pour leur propre compte. Aussi concluaient-ils, selon lui, des contrats avec de petites entreprises qui exécutaient à forfait les mandats qui leur étaient confiés. De cette manière, les investissements et les risques des entrepreneurs postaux étaient réduits à un minimum puisque la majeure partie des courriers postaux devaient acheter eux-mêmes leurs montures au prix fort et les entretenir.

Vers la fin du XVIII^e siècle, plus de trente bureaux de poste existaient sur le territoire des postes intérieures, sans parler des dépôts ainsi que des facteurs qui non seulement distribuaient, mais prenaient aussi en charge le courrier. Les bureaux de poste qui, selon l'importance de la localité et l'ampleur du trafic, étaient desservis par un ou plusieurs



Bureau principal de la poste des Fischer à la Hormansgasse (actuellement Postgasse 64 et 66) à Berne, vers 1830.

employés, étaient tenus de fournir chaque trimestre un décompte au bureau principal de Berne. En 1773, l'office postal de Fribourg était encore desservi par un seul fonctionnaire, la ville et les environs par deux facteurs. De petits bureaux de poste étaient exploités à titre accessoire contre une indemnité fixe; la préférence allait aux aubergistes et aux épiciers, car leur établissement ou leur commerce était bien situé et ouvert à des heures régulières.

L'activité quotidienne

Les meilleures informations que nous possédons sont celles qui retracent l'activité quotidienne dans le bureau principal de Berne à la fin du XVIII^e siècle. Ce bureau comprenait deux parties: un grand bureau, qui était la centrale de la poste des Fischer, et un petit bureau à partir duquel était desservie la ville de Berne. La responsabilité du service dans les deux bureaux incombait au comptable postal, appelé aussi commis en chef. A côté de la tenue des divers livres comptables, il devait assister aux assemblées des entrepreneurs postaux et en rédiger le procès-verbal. C'était, semble-t-il, le poste le plus qualifié de toute l'entreprise. Son titulaire recevait un salaire qui atteignait vers la fin du XVIII^e siècle environ 650 couronnes par année. A titre de comparaison, les revenus d'un associé à l'affer-

mage de la poste oscillaient à cette époque entre 1000 et 5000 couronnes par an, alors qu'un commis ordinaire gagnait à peine 300 couronnes. Quatre employés étaient occupés dans le grand bureau en 1765. Leur travail consistait à tenir les livres comptables, à expédier les courses postales, à taxer et à inscrire les envois. L'effectif s'accrut vers 1790: cinq commis, sans compter le comptable postal, travaillaient dans le grand bureau et deux dans le petit. A l'arrivée des courriers postaux, tous les commis et les contrôleurs étaient présents, afin que les envois puissent aussitôt être taxés et triés. Les lettres à destination de Berne étaient amenées dans le petit bureau, tandis que les autres étaient tenues prêtes pour la prochaine course. Un commis du grand bureau contrôlait et inscrivait les envois recommandés. Les chiffres faisant l'objet d'un décompte avec le petit bureau étaient inscrits sur une tablette qui n'était effacée que lorsque le décompte journalier avait été contrôlé. Le contrôle s'effectuait non pas pendant les arrivages et les expéditions, mais après. Les commis ordinaires s'occupaient essentiellement de la taxation des lettres et de la prise en charge des envois. La comptabilisation des envois postaux entre les bureaux de poste et les diverses administrations postales prenait beaucoup de temps, car à chaque envoi devait être joint un

bulletin d'accompagnement dont il fallait accuser réception.

Les tarifs

Le tarif des postes bernoises était fixé non pas par les fermiers postaux, mais par les autorités, compte tenu des intérêts de l'Etat (redevances), des fermiers (bénéfice) et de la clientèle. La normalisation des envois postaux s'effectua par le biais de tarifs au poids. Les lettres cachetées et, depuis 1708, les envois de marchandises dont le poids n'excédait pas 50 livres étaient soumis à la régle des postes. La distance intervenait aussi dans le calcul des taxes, mais au temps de l'ancienne Confédération on ne prenait pas la chose très au sérieux. La poste des Fischer était la seule à disposer d'un tarif à la distance par zone et à pratiquer par conséquent un système de taxes uniforme dans l'ensemble du territoire postal.

Toute la structure tarifaire reposait sur la lettre ordinaire, dont était dérivé le tarif applicable aux lettres et aux envois avec valeur déclarée, ainsi qu'aux marchandises et aux voyageurs.

Il n'existait pas encore de timbres-poste. Dans la plupart des cas, le port de la lettre était payé par le destinataire et non par l'expéditeur, ce qui facilitait la comptabilité de l'office postal. L'office postal précisément ou le bureau de poste comptable vendait les timbres aux bureaux voisins, mais aussi aux messagers qui, de leur côté, percevaient du destinataire le montant qu'ils avaient avancé et la part qui leur revenait.

Une lettre ordinaire de Berne pour Zurich, Lucerne, Bâle, Genève ou Neuchâtel coûtait un Batzen (= 4 Kreuzer). La moitié du port devait être acquittée lorsque le lieu de destination n'était pas éloigné de plus d'un quart de la route de la localité principale. Au XVIII^e siècle, la taxe à la distance sur le territoire du canton de Berne était de 2 Kreuzer jusqu'à cinq heures bernoises, plus 4 Kreuzer pour chaque tranche en sus. Un droit de distribution de 2 Kreuzer existait pour les lieux dits non postaux. Pendant tout le XVIII^e siècle et au début du XIX^e, les taxes demeurèrent pratiquement les mêmes. Le tarif s'élevait à 2 Kreuzer pour Soleure et Fribourg, à 4 pour Lucerne, Bâle et Genève, ainsi qu'à 6

En 1773, l'entreprise bernoise occupait 67 agents (commis), 8 facteurs, 18 messagers et 19 courriers. S'y ajoutaient 47 montures, ainsi que 4 diligences avec 22 autres chevaux. Le canton de Berne disposait en 1788 de 24 bureaux principaux et de 80 lieux de dépôt. En 1791, le réseau des liaisons postales comptait, sans le Courrier de Milan, 208 heures bernoises ou 1098 kilomètres. Les courses qui y étaient effectuées chaque semaine à l'aller et au retour représentaient 6546 kilomètres.

pour Zurich et Schaffhouse. Pour les lettres en provenance de l'étranger, de Paris par exemple, il pouvait en résulter des frais supplémentaires de 13 Kreuzer.

L'érosion constante de la monnaie se traduisait en fait par une réduction des taxes, rendue possible par l'accroissement du trafic.

Dès 1735, les colonnes de chevaux de somme et de mulets firent place à des coches qui assuraient chaque semaine le transport de marchandises et de personnes sur les grandes lignes. En 1743, le voyageur payait 12 francs et demi anciens pour un voyage de trois jours entre Berne et Genève. Le coche quittait Berne à 6 heures le samedi matin et parvenait à Genève le lundi après-midi à 17 heures.

Au fur et à mesure que le trafic augmentait, les coches lourds et lents ne suffisaient plus à satisfaire aux exigences croissantes des voyageurs.

Après 1778, ils cédèrent peu à peu le pas aux diligences plus rapides et plus confortables. La taxe était de 8 Batzen par personne et par heure de Berne. A chaque relais de chevaux, 4 Kreuzer étaient payés au postillon. Les bagages pesant jusqu'à 30 livres étaient transportés gratuitement. L'extraposte (transport de voyageurs en dehors de l'horaire) introduite en 1786 fut abandonnée après deux ans déjà, à cause de l'opposition de nombreux aubergistes et des voituriers privés.

Un déplacement à Genève en diligence ne durait plus que dix-neuf heures et demie. La diligence parcourait environ sept kilomètres et demi à l'heure, y compris l'arrêt au relais, et était ainsi d'un tiers plus rapide que courrier à pied.

C'est en 1793 que le premier tarif applicable aux diligences apparaît dans le règlement sur les postes. Le prix de la course était de 12 francs pour Bâle et Brougg et de 18 francs anciens et 2 sols (4 Kreuzer) pour Genève.

Après 1820, les liaisons postales furent constamment améliorées pour répondre aux besoins croissants de l'économie. En 1832, Berne érigea les postes en régie d'Etat. Le parc hippomobile comptait à ses débuts 41 véhicules.

Les articles d'argent expédiés par la poste étaient désignés par la mention «Group». Il s'agissait en l'occurrence de colis ou de boîtes cachetées contenant de l'or et des pièces d'argent, qui n'étaient pas soumis à la régle. L'avantage du transport par la poste résidait dans la modicité



Scène sur la grand-route avec l'auberge de l'Ours et la manufacture de coton à Hellmühle (Wildegg), vers 1800.

du tarif et dans le fait que la responsabilité de la poste était engagée. Pour des distances jusqu'à cinq heures bernoises, le port, en cas de transport par diligence, était de 0,125% pour l'argent et de 0,25% pour l'or. Avec le coche, ce tarif était réduit de moitié. En cas de dommage, la poste, avant de pouvoir se dégager de la responsabilité, devait apporter la preuve que tous les moyens de défense avaient été utilisés en vain et que le courrier avait été trouvé blessé ou mort sur place.

La technique des transports

La poste était organisée d'après les principes de la division du travail. Le transport s'effectuait à pied, à cheval ou en voiture et nécessitait la collaboration de nombreuses personnes. L'utilisation des divers moyens de transport dépendait de la nature et du volume de la marchandise, de l'état des routes ainsi que des habitudes qui prévalaient à l'époque. Il fallut attendre longtemps avant que le coche prenne le pas sur le messager à cheval. Des messagers à pied étaient utilisés dans les régions difficilement accessibles et pour lesquelles il y avait peu de correspondances. Les messagers à cheval, en revanche, se rencontraient dans les endroits où «l'état des routes et le volume du courrier permettaient de subvenir aux frais». Les diligences, cela va de soi, nécessitaient des routes en excellent état et fort bien entretenues pour que «la poste puisse toujours circuler rapidement». Les routes bernoises se prêtaient à la circulation des diligences. Pour subvenir aux frais de transport, il fallait toutefois que le volume du trafic soit important, ce qui ne fut le



Plaque de diligence, signe distinctif utilisé par les administrations postales.

cas que vers la fin du XVIII^e siècle sur quelques routes principales seulement.

Régularité et ponctualité sont deux éléments indissociables du bon fonctionnement des transports. Les heures de départ et d'arrivée, sur lesquelles reposaient les horaires, étaient fixées déjà dans le premier règlement bernois sur les postes (1677). Pour garantir la rapidité du transport des envois postaux, il fallut améliorer les routes, ouvrir les portes des villes et abolir les formalités douanières. Les courriers se déplaçaient jour et nuit. Les portes des villes étant fermées la nuit, des réglementations spéciales étaient nécessaires. Selon le tarif postal bernois, le droit de douane pour les marchandises à destination de la Suisse romande était perçu au bureau de poste au moment du dépôt. Ainsi, la poste ne se heurtait plus à de fâcheux obstacles sur sa route.

Le décor de la route

Bornes milliaires, poteaux de signalisation, auberges, écuries, etc., autant de pièces qui entrent dans la composition du puzzle de la route. Le long des routes postales, les distances étaient indiquées par des bornes horaires. 56 de ces bornes figurent sur la carte routière de Pierre Bel (1783, 1788) pour les liaisons Berne-Genève et Zurich-Zürzach. La distance était mesurée à partir du «Zeitglockenturm» en ville de Berne. Des bornes horaires se trouvaient aussi en territoires fribourgeois, genevois et zurichois, de même que dans le Freiamt inférieur et le comté de Baden. Une halte ou un relais ne saurait se concevoir sans une auberge. L'aubergiste devait être d'autant plus consciencieux qu'il était souvent lui-même titulaire de l'agence postale. Pour pouvoir servir une boisson de qualité aux nombreux courriers, le fondateur des postes bernoises, Beat Fischer von Reichenbach (commune de Zollikofen), obtint en 1688 une patente de brasseur. Beat Fischer était en outre propriétaire de l'auberge «Zur Tanne» et de l'auberge du bouchon à Lotzwil. Il s'agissait là d'un cas particulier, car d'une manière générale les personnes au bénéfice d'un contrat de fermage des postes n'avaient pas le droit de posséder une auberge en propre.

Une publication richement illustrée d'une centaine de pages concernant l'exposition peut être obtenue au Musée des PTT au prix de 12 fr.